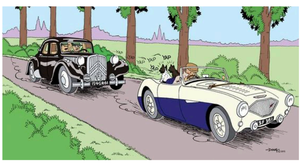


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Sól prędkości

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 października, 2024 0 komentarzy

Po rekordzie Belga Jenatzego Amerykanie również zapragnęli przyłączyć się do bicia rekordów prędkości. Ówczesne „drogi" nie były do tego dostosowane – wypoiste szutry a dookoła pełno drzew i rowów. W takich warunkach o tragiczny wypadek było niezwykle łatwo, dlatego też szukano innych nieuczęszczanych terenów, które mogłyby posłużyć temu wyczynowi. Niestety, nawet na ogromnych terenach USA trudno było znaleźć odpowiednie do tego miejsce. Większość płaskich terenów pokrywały piaski lub pustynna roślinność.

W 1904 roku Henry Ford przy pomocy 999 ustanowił rekord (147 km/h) na torze lodowym. Oznaczało to, że rekordy mogą być ustanawiane tylko w zimie, co ograniczało zapał wielu śmiałków. Dwa lata później niejaki Fred Marriott na parowym Stanleyu w pierwszej próbie osiąga już 205 km/h a w drugiej, zakończonej wypadkiem zbliża się do „magicznych" 300 km/h. Pomimo spektakularnej wywrotki parowego cygara przy 290 km/h przeżył i odniósł tylko niewielkie obrażenia. Zatem plaża, choć do końca lat 30. bito tam rekordy, nie była bezpieczna.

Słynna plaża w Daytona, gdzie padło wiele rekordów prędkości w połowie lat 30-tych nie była bezpiecznym miejscem do osiągania prędkości ponad 300 km/h. Choć na samym początku powątpiewano w słuszność tej decyzji, postanowiono, że warto byłoby spróbować wykorzystać taflę wyschniętego słonego jeziora koło Bonneville. Nie dość, że dno było bardzo równe to jeszcze jego obszar: długość 160 km a szerokość od 30 do 80 km, gwarantował bezpieczeństwo i nie powodował zakłócenia spokoju mieszkańców okolicznych terenów.

Tafla słonego jeziora w Bonneville

Źródło:asphaltandrubber

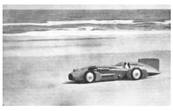
Pierwszym ze śmiałków, którzy dokonali przejazdu po nowym torze był nie kto inny, jak sam Malcolm Campbell. We wrześniu 1935 r. osiągnął prędkość 301 mil na godzinę, co po przeliczeniu na system metryczny odpowiada ponad 484 km/h (!). Przejazd odbył się bez najmniejszych przeszkód. Prowadzony przez M. Campbella bolid gładko sunął po soli a po zapłoszeniu wyników tłum nawiązywał na cześć śmiałka. W porównaniu do poprzedniego rekordu ustanowionego również przez …, a jakże M. Campbella, wynik był lepszy o całe 40 km/h.

> **Podobne teksty:** Kochanie, kupisz mi Bakera?

14 miesięcy później wynik ustanowiony przez Campbella stał się celem G. Eystona, który osiągnął 502 km/h a w sierpniu 1938 r. poprawił na 556 km/h. Miesiąc później dobrą passę Eystona przerwał niejaki J. Cobb poprawiając jego wynik o całe 9 km/h. Eyston kilka dni później uzyskał 575 km/h. W sierpniu 1939 r. Cobb podwyższył wynik na 595 km/h. Wzmagania pomiędzy zaciętymi konkurentami przerwała wojna a rekordy przestały mieć znaczenie wobec przyłączenia się USA do II wojny światowej po stronie aliantów.

We wrześniu 1947 r. J. Cobb przypomniał o sobie ustanawiając 634 km/h. Była to już prędkość bardzo niebezpieczna, gdyż wymagała od kierowcy nie tylko umiejętności ale również doskonałości technicznej pojazdów a te często nie były bezpieczne. Konstruowane przez sponsorowanych pasjonatów – samouków często ulegały wypadkom zabijając marzenia i kończąc życie śmiałków. W 1960 r. w próbie śmierć poniósł Antol Graham a podczas innej, Donald Campbell – syn Malcolma, doszczętnie rozbił rekordowego „Błękitnego ptaka".

Rekordowy „Bluebird" Malcolma Campbella z 1935 r. i Craig Bradlove przy swoim „Duchu Ameryki" – 1965 r. (poniżej)



Źródło: pinterest

Pomimo tego nie zrezygnowano z prób i na Bonneville padały kolejne, coraz bardziej absurdalne rekordy prędkości. W 1964 r. zanotowano ostatni rekord pojazdu napędzanych silnikiem benzynowym: A. Arfons na „Zielonym monstrum" osiągnął 698 km/h. Kolejne rekordy należały już do konstrukcji napędzanych jednym lub nawet dwoma silnikami odrzutowymi. Jako pierwszy z nowego pokolenia rekordzistów, C. Bradlowe na „Duchu Ameryki" osiągnął aż 754 km/h a w 1970 r. G. Gabelichowi udało się przekroczyć 1001 km/h wytyczając nowy cel – pokonanie bariery dźwięku.

W miarę wzrostu odnotowanych rekordów konieczne było opracowanie regulaminu i kryteriów, które musieli spełniać zarówno kierowcy jak i ich pojazdy. Nie można było pozwolić na jakiekolwiek ryzyko. Choć czasami je naginano, tak jak choćby dla Burta Munro, którego determinacja była silniejsza niż upór władz tego terenu. Jeżeli istniało podejrzenie jakichkolwiek przeciwwskazań nie dopuszczano zawodnika do próby. Dla Burta postanowiono jednak zrobić wyjątek. W ten sposób odnotowano jeden z najważniejszych rekordów tego miejsca.

> **Podobne teksty:** Tata "Dużego Fiata"

Nawiązując do Nowozelandczyka, wówczas ponad 60 – letniego B. Munro, nie tylko samochody brały udział w tym szaleństwie ale także i motocykle, choć te nigdy nie zbliżyły się do niewiarygodnych wartości osiąganych przez pojazdy dwuśladowe. Nawet motocykle napędzane silnikami przejętymi od śmigłowców nie są (jeszcze?) w stanie osiągnąć bariery dźwięku. Nie znajdzie się także śmiałek, który siedząc okrakiem na takiej konstrukcji odkręci manetkę gazu do oporu. Z resztą, chyba żaden, nawet najbardziej odważny motocyklista nie utrzymałby się na siedzeniu tak piekielnej maszyny.

Wśród licznych rekordów osiągniętych na tafli słonego jeziora w Bonneville wiele padło łupem pań, które w niektórych klasach osiągają fantastyczne wyniki. Najszybsza wśród Hond CRX osiągnięcie 353 km/h zawdzięcza odważnej, młodej mieszkance USA. Choć to nie jedyny rekord pań, ale świadczy o ich odwadze. Panie głównie startują w bardziej popularnych klasach, choć coraz częściej rywalizują również za kierownicami najmocniejszych pojazdów z silnikami tłokowymi. Żadna z pań nie ma na koncie rekordu pobitego za kierownicą mocnego, drogowego odrzutowca.

Trust SSC

Źródło: landspeedevents

Prędkość dźwięku została zdobyta jesienią 1997 roku. Wówczas, a dokładniej 15 października odrzutowy Trust SSC osiągnął 1,02 maha. Niestety rekord już nie padł na tafli Bonneville, a na słonym jeziorze Black Rock w Nevadzie. Teraz kolejnym celem jest osiągnięcie jeszcze bardziej absurdalnego wyniku – 1000 mil na godzinę. W tym celu przygotowany jest już odpowiedni pojazd. Czy pędząc po soli 1600 km/h można chcieć podróżować jeszcze szybciej? Dopóki znajdą się tacy śmiałkowie – czemu nie.

Visited 14 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Bonneville , rekordyprędkości , SaltLake , TrustSSC

Zobacz wpisy
← Stat4U, czyli o … statystyce w motoryzacji
Tata, co wszystko potrafi zrobić →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Halo, dzwonię z samochodu
Samochód minimalny
Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (82) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (13) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikekarosery-jne (6) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (14) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 424
Wszystkie wpisy: 625